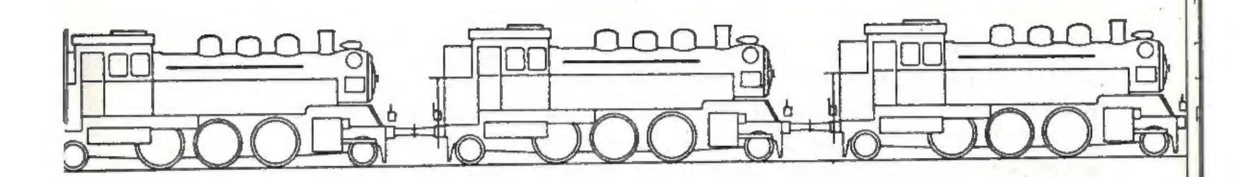
DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR EISENBAHNGESCHICHTE E.V.

SITZ KARLSRUHE



Sonderfahrt

"Abschied von der Lokomotive 262"

Sonntag, den 17. August 1969

Frankfurt-Höchst - Königstein
und zurück

Ihnen allen wünschen wir eine gute Reise und schöne Erinnerungen an die letzte Dampffahrt vom Maintal nach Königstein im Taunus.

Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V.

Für den Vorstand:

(Th. Horn)

Hinweise:

Im Interesse von Sicherheit und Ordnung während der Fahrt müssen wir Sie bitte die nötige Vorsicht walten zu lassen. Halten Sie bitte bei den Scheinanfahrten in Niederhofheim-Oberliederbach, Kelkheim-Hornau und km 12,4 unbedingt das Gleis frei, ferner ist durch den Fotohalt auf freier Strecke eine erhöhte Unfallgefahr gegeben. Den Anordnungen des Bahnpersonals oder der Reiseleitung ist Folge zu leisten.

Am die Fotografen und Filmer ergeht die freundliche Bitte um gegenseitige Rücksichtnahme. Bitte, denken Sie daran, daß auch andere Teilnehmer an Aufnahmen interessiert sind. Beachten Sie bitte ferner, daß die Tonbandfreunde im ersten Wagen während der Fahrt nach Königstein die Arbeitsgeräusche der Lokomotive aufnehmen wollen.

Für Unfälle, gleich welcher Art, übernimmt die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. keinerlei Haftung.

Von der Mainebene zum Hochtaunus.

Aus der Enge der Großstadt bringt Sie der Sonderzug zu den Waldungen des Hochtaunus und in den Kurort Königstein (Ts).

Frankfurt-Höchst war bis zur Eingemeindung im Jahre 1928 eine selbstständige Stadt mit großer Vergangenheit, im reizvollen Bolongaro-Palast am Mainufer hatte die Verwaltung ihren Sitz. Das Höchster Schloß, jetzt im Besitz der Farbwerke Höchst AG, und die

daran anschließende Altstadt erinnern an die vergangenen Jahrhunderte. Einen großen Aufschwung verdankt die Stadt den dort seit über 100 Jahren ansässigen Farbwerken Höchst AG, die auch jetzt wieder ihre Anlagen ausweiten. Das Werk verfügt über eine umfangreiche, moderne Werksbahn mit eigenem Drucktasten-Stellwerk.

Unmittelbar hinter den Anlagen der Großchemie beginnen Felder, auf denen auch heute noch vereinzelt die Pferde den Pflug ziehen - wie lange noch ?
Die Orte zwischen Main und Taunus sind die Wohngemeinden der vorwiegend in Frankfurt tätigen Bevölkerung. Jeden Tag pendeln Tausende zwischen Wohnort und Arbeitsort.

Kelkheim, eine Stadt mit über 16 000 Einwohnern, entstand aus den früher selbstständigen Gemeinden Münster, Kelkheim und Hornau. Kelkheim gilt als "die Stadt der Möbel", über 100 Betriebe stellen hier vor allem exklusive Einrichtungsgegenstände her. Die alljährliche Möbelausstellung ist weithin bekannt. Heinrich von Gagern, der Präses der Nationalversammlung von 1848 in der Frankfurter Paulskirche, ist in Kelkheim begraben.

Umgeben von Wäldern liegt in rund 450 m Höhe der heilklimatische Kurort Königstein (Ts) an einem Südhang des Hochtaunus. Durch die Höhenlage, die geschützte Lage gegen Nordwinde und die überaus günstigen klimatischen Bedingungen gehört Königstein zu den sonnenreichsten Orten Deutschlands. Es ist zudem einer der wenigen Kurorte, in denen die Einwirkungen von Klima und Wetter auf den Menschen erfaßt und bei der Therapie berücksichtigt werden.

Über die Altstadt erhebt sich die Burgruine mit dem 34 m hohen Bergfried. Die Burg, früher u.a. Sitz der Herren von Eppstein und der Grafen zu Stolberg, wurde 1796 von den Franzosen gesprengt. Königstein erhielt 1313 die Stadtrechte und wird bereits 1215 erstmals urkundlich erwähnt. Ab 1581 gehörte es zu Kur-Mainz, bis dieser Staat gemäß dem Reichsdeputationshauptschluß von 1802 aufgelöst wurde und ein Teil des Landes -mit Königstein- zum Herzogtum Nassau kam. 1866 erfolgte die Übernahme durch Preussen.

In Königstein ist außer der Burg die aus dem 18. Jahrhundert stammende kath. Kirche und das Fachwerkrathaus von 1673 mit einem gotischem Tor sehenswert. Das Kurhaus ist im Stil eines Schweizer Hauses erbaut, jedoch zur Zeit durch einen Brand beschädigt.
Der hinter Königstein aufragende Hochtaunus, mit dem Großen Feldberg (880 m) als höchstem Punkt, ist das bevorzugte Ausflugsgebiet für die Bewohner der Rhein-Main-Ebene. Wenn auch auf den Durchgangsstraßen sehr oft ein beängstigendes Gedränge herrscht, auch der Wanderer findet noch die Stille der Natur - er muß sie nur zu finden wissen.

Die Sonderfahrt.

Nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof Frankfurt-Höchst verläuft die Trasse der Kleinbahn nach einer scharfen Kurve in nördlicher Richtung. Schon vor dem Bahnhof Ff-Unterliederbach ist links die gewölbte Kuppel der Jahrhunderthalle der Farbwerke Höchst AG zu sehen - das markante Aussehen dieses Bauwerks ist während eines Großteils der Fahrt auch aus größerer Entfernung noch gut zu erkennen.
Hinter dem Bahnhof Ff-Unterliederbach beginnt die Trasse mit max. 1:80 zu steigen und überwindet bis zum Bahnhof Niederhofheim-Oberliederbach einen Höhenunterschied von 41 m. Dieser Bahnhof ist nur mit einem Agenten besetzt, der keine Signale oder Weichen bedienen darf. Planmäßige Zugkreuzungen werden wie folgt abgewickelt: Die Züge aus Königstein haben grundsätzlich zuerst Einfahrt, das Einfahrsignal aus dieser Richtung ist ungültig. Der Zugführer bedient nun die Weichen und das Signal für den aus Frankfurt-Höchst kommenden Zug, der dann als erster den Bahnhof wieder verläßt.

Durch das breite Liederbachtal geht die Fahrt weiter, links kommen die Berge des Taunus näher. Ein Blick zurück zeigt die interessante Kulisse der Werksanlagen hinter den Feldern - deutlich bleibt die Mainebene hinter uns zurück.
Bald ist Kelkheim, der größte Zwischenbahnhof erreicht. Für die notwendige Abwechslung während des Aufenthaltes sorgt eine Kreuzung mit dem entgegen-

Die Veröffentlichungen der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V.

Emil Kessler 1813—1867

Ausstellungskatalog erschienen zur Gedächtnisschau der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. in Karlsruhe 1967.

120 Seiten, 16 Abb., 1 Farbtafel, Format DIN A 5, kart. 10,80 DM
(Vorzugspreis 7,80 DM für Mitglieder der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte und des Deutschen Eisenbahn-Vereins)

Beschreibung der Ausstellungsstücke, Literaturangaben und Zeittafeln. Zur Einführung: „Zum Leben und Werk Emil Kessler" von W. Distelbarth. Mit umfangreichen Listen: Die unter der Leitung Emil Kesslers in Karlsruhe und Eßlingen gebauten Lokomotiven (über 800!). Die bis zur Liquidation der Maschinenfabrik Carlsruhe angeschafften Lokomotiven der Badischen Staatsbahn. Die bis zum Tode Kesslers angeschafften Lokomotiven der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen. Über den aktuellen Anlaß hinaus ein Nachschlagewerk über das Schaffen eines der bedeutendsten Unternehmer und Konstrukteure.

Schallplatte „T 3, IV h und Malletlok"

Tondokumente von Studienfahrten 1967 der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte.

17-cm-Langspielplatte, 45 U/min., 16seitige Textbeilage mit Geschichte der Strecken und 12 Abbildungen, 8,80 DM.
(Vorzugspreis 6,60 DM für Mitglieder der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte und des Deutschen Eisenbahn-Vereins)

Lokomotive Nr. 14 der Südwestdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft mbH vor dem Sonderzug am 1. Oktober 1967. Abfahrt in Wiesloch-Walldorf, Besuch in Waldangelloch, Streckenaufnahmen. Schnellzuglokomotive 18 323 der DB vor Sonderzug Nürnberg—Frankfurt/Main am 22. Oktober 1967. Anfahrt auf der Spessartstrecke nach Halt vor dem Anfahrtssignal des Bahnhof Wiesthal. Schmalspur-Lokomotive Nr. 105 der Mittelbadischen Eisenbahnen AG, Bauart Mallet. vor Sonderzug von Zell nach Todtnau. Vorbeifahrt in der Nähe der Station Schönau.

Jahrbuch für Eisenbahngeschichte Band 1/1968

123 Seiten, 100 Abbildungen, Kunstdruckpapier, Format DIN A 4, kart. 19,80 DM
(Vorzugspreis 14,80 DM für Mitglieder der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte und des Deutschen Eisenbahn-Vereins)

Aus dem Inhalt:
Wolfgang Stoffels: Fünfzig Jahre Dampfturbinen-Lokomotiven (alle ausgeführten Maschinen und Projekte aus Europa und Übersee, aus Deutschland T 18 1001, T 18 1002, T 38 3255 u. a.).
Heinz Sturm: Die Entstehung der Murgtalbahn zum 100jährigen Jubiläum des ersten Abschnitts Rastatt—Gernsbach am 1. Juni 1969.
Hellmuth Fröhlich: Deutsche Lokomotiven in Österreich. (Alle irgend nur feststellbaren Lokomotiven, die von der Zeit des ersten Weltkrieges bis 1938 und von 1945 bis heute in Österreich waren bzw. sind, werden aufgeführt, unter Einschluß der österreichischen Privat- und Industriebahnen.)
Seidel/Horn/Eckert: T 3, IV h und Malletlok. Bericht über die Studienfahrten der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte im Jahre 1967.

Alleinvertrieb

VERLAG WOLFGANG ZIMMER · 6239 EPPSTEIN IM TAUNUS

Postfach 13 · In den Amtmannswiesen · Telefon (06198) 8394

Direktverkauf aller Veröffentlichungen bei den Studienfahrten und in den Historischen Dampfzügen Achern - Ottenhöfen.

kommenden Triebwagen. Beachtenswert für eine Kleinbahn ist das Zp 9 Lichtsignal für die Ausfahrt in Richtung Frankfurt (M) - Höchst.
Nach der Weiterfahrt erfolgt in Kelkheim - Hornau, früher Bahnhof, jetzt Haltestelle, der nächste Fotohalt. Bei der anschließenden Fahrt durch dichten Wald werden bei einer anhaltenden Steigung von 1:40 auf 3,4 km knapp 80 m Höhenunterschied bewältigt. An fotografisch und landschaftlich schöner Stelle hält der Zug nochmals für die Fotografen und Filmfreunde. Wir durchfahren anschließend den Bahnhof Schneidhain und biegen dann scharf nach links ab. Auf ziemlich gleichbleibender Höhe fährt die Bahn in einem großen Bogen ein Tal aus - rechts werden kurz hinter dem Bahnhof Schneidhain die Häuser von Königstein und die Burg sichtbar, im Hintergrund erhebt sich der Hochtaunus. Die Strecke führt nun unterhalb der Burgruine vorbei und überwindet die letzten Meter Höhenunterschied bis zum Bahnhof Königstein.

Während des Aufenthaltes können Sie den reichhaltigen Fahrzeugpark der Kleinbahn besichtigen. Naturgemäß wird die abgestellte 1'D1'h2t-Lokomotive Nr. 261 (Krupp 1934) großes Interesse finden. Für Wagenkenner dürfte der Wagen Nr. 5 interessant sein. Dieses Fahrzeug gehörte, wenn auch in anderer Form, zur Erstausstattung der Kleinbahn und ist in seinem jetzigen Zustand der letzte Rest des einst so vielseitigen Wagenparks. Drei weitere B3yg-Wagen dienen der Reserve bezw. als Ersatzteilspender.

Um 16.15 Uhr werden wir am Sonderzug einige Eisenbahnsouveniers amerikanisch versteigern, neben zwei Schildern einer Industrielokomotive können Sie sich auch um das Läutewerk der Lok 261 bemühen.

Bei der Rückfahrt ist im Bahnhof Schneidhain ein kleines Umsetzmanöver erforderlich, nach der Durchfahrt des Triebwagens erfolgt die Weiterfahrt nach Frankfurt (M)-Höchst.

Für unseren Sonderzug kam noch einmal die jüngste Dampflokomotive der in der Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft zusammengeschlossenen Bahnen zum Einsatz,

Sie konnten aber auch einen Einblick in den Betrieb einer modernen Nebenbahn gewinnen.

Wenn in einigen Jahren (oder Jahrzehnten) die elektrischen Triebzüge des Nahverkehrs nach Königstein fahren werden, dann erinnern Sie sich vielleicht noch einmal an die letzte Dampfzugfahrt in den Taunus:

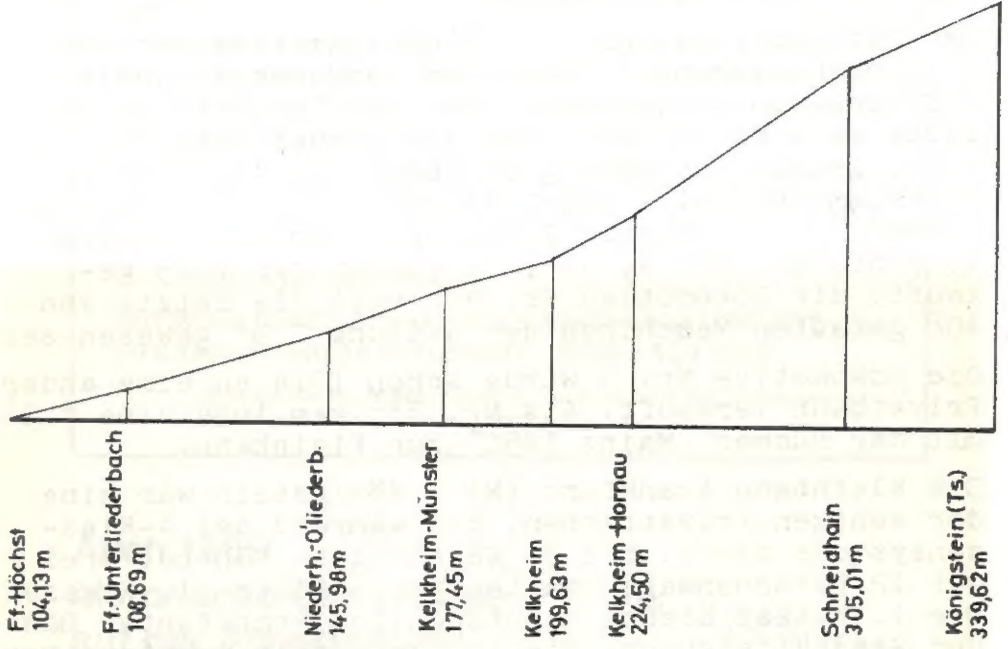
"Abschied von der Lokomotive 262"

Die Kleinbahn Frankfurt (M) - Königstein (Ts).

Streckenführung (Stand vom Juli 1969)

Die Streckenlänge der eingleisigen, regelspurigen Kleinbahn beträgt 16,1 km auf eigenem Gleiskörper. Die Länge aller Gleise umfaßt 21,9 km, eingebaut sind 35 Weichen. Verlegt sind Schienen der Formen 6,8, S 49 und S 54 auf Holzschwellen, die Gleise sind zum Teil lückenlos verschweißt. Der Minimalradius beträgt 200 m, die maximale Neigung 1:40 (25 ‰).
Die Streckenhöchstgeschwindigkeit ist für Reisezüge auf 50 km/h, für Güterzüge auf 40 km/h festgelegt, der Achsdruck auf 20 t begrenzt.
Vorhanden sind 35 Übergänge, der technischen Sicherung dienen 6 Blinklichtanlagen, drei weitere sind geplant. Ferner sind 9 Formsignale vorhanden: je 2 in den Bahnhöfen Kelkheim, Kelkheim-Münster und Niederhofheim-Oberliederbach, 3 im Bahnhof Frankfurt - Höchst. Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, daß das Einfahrsignal des Bahnhofs Kelkheim für aus Königstein kommende Züge auf der linken Seite der Strecke steht.
Zugleitbahnhof ist Kelkheim. Die Bedienung der Weichen und Signale des Kleinbahnbereichs im Bahnhof Frankfurt-Höchst erfolgt durch Bundesbahnbedienstete des Stellwerks "Hk". Bahnverwaltung, Fahrzeugschuppen und Werkstätten befinden sich in Königstein.

Der Bahnbetrieb beschäftigt zur Zeit 44 Angestellte, 16 Arbeiter und 2 Agenten. 60,83 % des Reiseverkehrs sind Schüler- oder Berufsverkehr, 14,13 % fahren auf sonstige Ermäßigungen und 25,04 % zahlen den Normaltarif.



Höhenprofil der Kleinbahn

Geschichtliches

Die Kleinbahn Frankfurt (Main) - Königstein (Ts), bis zur Eingemeindung der Stadt Höchst durch die Stadt Frankfurt(M) als Kleinbahn Höchst-Königstein bezeichnet, wurde am 24.2.1902 eröffnet. Die Bahn entstand aus der Notwendigkeit eine shhnelle Verbindung zwischen dem Vordertaunus und der Stadt zu schaffen. Bis 1902 war es z.B. üblich, daß in Frankfurt arbeitende Bewohner Kelkheims nach Bad Soden zur Bahn gingen und so bei 10 Stunden Arbeitszeit über 14 Stunden unterwegs waren. Schon aus diesem Grund wurde der Bahnbau begrüßt und die Eröffnung der Strecke entsprechend gefeiert.

Die Konzession für die Bahn wurde am 12.3.1901 der Aktiengesellschaft für Bahnbau- und betrieb, der Vorgängerin der Deutschen-Eisenbahn-Gesellschaft mbH erteilt und der Bau auf Rechnung der Kleinbahn AG

vorgenommen. Die Baukosten betrugen 1 660 000 Mark, davon trugen 600 000 Mark der Preussische Staat, der Bezirksverband Hessen-Nassau, der Kreis Obertaunus und der Kreis Main-Taunus.

Der Betrieb wurde mit 3 C1'n2t-Dampflokomotiven, 12 Personenwagen, 2 Post- und Gepäckwagen sowie 3 Güterwagen aufgenommen. Bei den Lokomotiven handelte es sich um Maschinen der preussischen Gattung T 9[1], gebaut von Borsig im Jahre 1901 mit den Fabriknummern 5011 - 5013; sie erhielten die Betriebsnummern 1- 3. Weitere Fahrzeuge, darunter 3 Dampflokomotiven (Nr. 4, 4[II], 5) wurden bis 1915 gekauft; die Lokomotive Nr. 4[II] soll die letzte von 408 gebauten Maschinen der Gattung T 9[1] gewesen sein.

Die Lokomotive Nr. 3 wurde schon 1914 an eine andere Privatbahn verkauft. Als Nr. 3[II] kam 1924 eine T 9[1] mit der Nummer "Mainz 1850" zur Kleinbahn.

Die Kleinbahn Frankfurt (M) - Königstein war eine der wenigen Privatbahnen, die während des 4-Klassensystems die 1. bis 3. Wagenklasse führte. Drei der 12 Personenwagen hatten je 16 Plätze 1. Klasse. Die 1. Klasse diente hauptsädhlich Frankfurter Bank- und Geschäftsleuten, die in Königstein wohnten. Der Ausdruck "Bankierzug" spielte darauf an. Durchgehende Züge bis Frankfurt (M) Hbf, teilweise in Verbindung mit der Staatsbahn, verkehrten bereits in den ersten Betriebsjahren

Wie bei jeder Privatbahn machten sich Wirtschaftskrisen besonders deutlich bemerkbar. Für die Bahn war daher der Bau der Schnellstraße zwischen Wiesbaden und Frankfurt (M) in den zwanziger Jahren ein gern gesehenes Geschäft; mußte doch Baumaterial aus der Gegend um Schneidhain nach Unterliederbach transportiert werden. In diesem Zusammenhang sollten sogar die Eh2t-Lokomotiven Nr. 1 - 3 (später 201 - 203) der Kleinbahn Kassel - Naumburg auf der Königsteiner Kleinbahn eingesetzt werden.

Der 2. Weltkrieg traf die Kleinbahn schwer, Fahrzeuge-insbesondere Wagen- mußten abgegeben werden und gegen Kriegsende wurde der Bahnbetrieb ganz eingestellt. Mit der Betriebsaufnahme nach 1945 hatte

Auch 1969 historische Dampfzüge auf der Achertalbahn

Nächste Fahrten ab 17.Mai 1970

Auf der Nebenbahn Achern - Ottenhöfen verkehren die historischen Dampfzüge 1969 an folgenden Tagen:
11.5.; 25.5.; 8.6.; 6.7.; 20.7.; 3.8.; 17.8.; 31.8. und 14.9.1969

Zum Einsatz kommt die Cn2t - Lokomotive Nr. 14 der Südwestdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (Hohenzollern 1900) mit vier Bi-Wagen aus der Zeit der Jahrhundertwende.
Den genauen Fahrplan der drei Zugpaare finden Sie im Amtlichen Kursbuch, Sommer 1969.
Sonderrückfahrkarten mit hoher Fahrpreisermäßigung werden von den Bahnhöfen Mannheim Hbf, Heidelberg Hbf, Singen/Hohentwiel, Basel Bad. Bf und Freiburg Hbf direkt nach Ottenhöfen ausgegeben.

Beilagenhinweise:

Unsere Leser machen wir auf den dieser Schrift beigefügten Prospekt des Verlages Delius, Klasing - Bielefeld und Berlin - für die Bücher "Lokomotiven-gestern und heute " und "Schiffe - gestern und heute"aufmerksam.

Ferner bitten wir um Beachtung des beiliegenden Prospektes über Veröffentlichungen des Verlages Dipl.-Ing. Rudolf Bohmann, Wien und Heidelberg.

die Bahn einen starken Personenverkehr zu bewältigen, gerade aber jetzt machte das schon bald 50 Jahre alte Rollmaterial Sorgen. Am 1.12.1946 wurde die Kleinbahn gemäß § 41 der Hessischen Verfassung in Gemeineigentum übergeführt, die Aktien gingen im Laufe der Zeit in die öffentliche Hand - Land, Kreis und Gemeinden - über.

1947 kaufte die Kleinbahn die 1'C 2'h2t-Lokomotiven 77 005 und 77 007 (ex pfälzische P 5 Nr. 314 und 316, ursprünglich Naßdampf) und reihte sie als Nr. 5 und 6 ein. Die Maschinenfabrik Esslingen unterbreitete etwa zum gleichen Zeitpunkt ein Angebot zur Lieferung von 3 Stück 1'D 1'h2t-Lokomotiven, für die bereits Fabriknummern festgelegt waren.
Der Fahrzeugbestand der Kleinbahn zählte 1952 insgesamt 7 Dampflokomotiven, 29 Personenwagen, 4 Post- und Gepäckwagen sowie 13 Güterwagen, die bei der Deutschen Bundesbahn liefen.
Die Lokomotive Nr. 7 - jetzt Nr. 262 - kam 1954 zur Kleinbahn. Sie ist die einzige und zugleich die letzte nach dem Krieg fabrikneu beschaffte Dampflokomotive der Kleinbahn Frankfurt.M - Königstein, bezw, der Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft mbH.

Versuchsweise wurde 1958 mit einem Kostenaufwand von 39 692,00 DM der Personenwagen Nr. 5 in eigener Werkstatt mit einem neuen Stahlaufbau versehen, weitere Fahrzeuge sollten folgen, jedoch zeichnete sich bereits die Umstellung auf den Triebwagenbetrieb ab.

Die ersten Trieb- und Steuerwagen kamen 1959 zur Anlieferung. Bald bestand die Tätigkeit der Dampflokomotiven nur noch aus der Beförderung eines Personenzugpaares und eines Güterzugpaares von Montag bis Freitag. Ein Großteil der alten Personenwagen wurde um 1960 verschrottet, ebenso die Lokomotiven bis auf die Nr. 44 und die Nr. 262, letztere erhielt sogar noch in eigener Werkstatt eine Hauptuntersuchung. In der Nacht zum 22. März 1963 glühte die Feuerbüchsdecke der Lokomotive Nr. 44 wegen einer Undichtheit des Kessels aus. Wegen zu hoher Reparaturkosten wurde die Maschine ausgemustert, dann 1966 etwas hergerichtet und an die Gemeinde Hatters-

heim - 6 km von Frankfurt-Höchst - verkauft. Sie steht jetzt dort auf einem Kinderspielplatz.

Am 17. November 1966 forderte ein schwerer Unfalle 7 Menschenleben und großen Sachschaden. Bei Niederhofheim - Oberliederbach prallte der abendliche Berufsverkehrzug mit der Lokomotive Nr. 262 (etwa 50 km/h) mit einem entgegenkommenden führerlosen Triebwagenzug (etwa 100 km/h) frontal zusammen. Dabei schob sich der Steuerwagen VS 204 in ganzer Länge über die Dampflokomotive, der VT 101 und der VS 202 wurden erheblich beschädigt. Der nur aus Bi-Wagen bestehende Personenzug erlitt so starke Beschädigungen, so daß er vollständig ausgemustert werden mußte. Durch den Ausfall des Zuges wurden einige B3yg-Wagen der DB beschafft. Als Ersatz für die schrottreifen Triebwagen kam bis zum Einsatz der von der Tegernsee-Bahn AG gekauften Fahrzeuge ein VT 24.6 der DB zum Einsatz. Die Reparatur der ebenfalls schwer beschädigten Lok Nr. 262 erfolgte im Ausbesserungswerk Nied.
Als Reserve für die Lokomotive Nr. 262 stand glücklicherweise die 1'D 1'h2t-Lokomotive Nr. 261 (Krupp 1934, Fabriknummer 1423) zur Verfügung. Diese Maschine wurde am 26.1.1935 an die Braunschweigische Landes-Eisenbahn (BLE) abgeliefert und als Nr. 44 eingesetzt. Mit der Übernahme der BLE durch die Deutsche Reichsbahn erhielt die Lokomotive die Betriebsnummer 79 001 und war in Braunschweig, Helmstedt und Börßum beheimatet. 1947 kaufte die Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft mbH die Maschine und reihte sie als Nr. 261 ein. Die DEG hat die Lokomotive dann leihweise bei den von ihr betriebenen Bahnen eingestzt, so z.B. auch auf der Teutoburger Wald-Eisenbahn. Am 11. Mai 1968 zog die Lokomotive Nr. 261 als letzten Einsatz einen Sonderzug der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V.

Bis zum 30.Mai 1969 war die Lokomotive Nr. 262 von Montag bis Freitag im Einsatz. Sie brachte in der Frühe den Personenzug nach Frankfurt-Höchst, führte tagsüber ein Güterzugpaar und dampfte dann am Abend mit dem Personenzug wieder nach Königstein.
Seit dem 2.Juni 1969 hat sich das Bild grundlegend gewandelt. Wegen der zum 23.8.1969 anstehenden

Hauptuntersuchung der Lok Nr. 262 wurde im Einvernehmen mit der Deutschen Bundesbahn die Zugförderung auf reinen Dieselbetrieb umgestellt. In aller Frühe zieht eine Lokomotive der Reihe 212 den Güterzug nach Königstein und bringt anschließend den Personenzug nach Frankfurt-Höchst. Am Nachmittag gegen 16 Uhr ist die Maschine wieder zur Stelle und fährt mit dem Personenzug nach Königstein, bei der Rückfahrt nimmt sie dann Güterwagen mit, soweit diese nicht schon tagsüber mit den Triebwagen abgefahren wurden. Die 212 wird von DB-Personal gefahren, in der ersten Zeit war ein Lokführer der Kleinbahn als Lotse auf dem Führerstand.

Wie bei Privatbahnen üblich,wurden Fahrzeuge bei Bedarf untereinander ausgetauscht. So fuhren Wagen der Butzbach-Licher-Eisenbahn, der Reinheim-Reichelsheimer-Eisenbahn, der Freien Grunder-Eisenbahn, der Kleinbahn Kassel-Naumburg usw. bei der Königsteiner Kleinbahn. Das gilt auch für den leihweisen Einsatz von Triebfahrzeugen anderer Bahnverwaltungen. Eine ins einzelne gehende Darstellung würde hierbei zu umfangreich und den Rahmen dieser Schrift überschreiten. Erwähnt soll jedoch werden, daß 1963 die Bi-Wagen Nr. 104 und Nr. 105 der Reinheim-Reichelsheimer-Eisenbahn zur Kleinbahn Frankfurt - Königstein kamen und dort als Nr. 26 und 27 eingereiht wurden. Diese 1895 gebauten Fahrzeuge taten bis zu dem Unfall ihren Dienst und wurden Anfang 1967 zusammen mit etwa 6 weiteren Bi-Wagen verschrottet.

Außer Lokomotiven und Triebwagen von anderen Privatbahnen kamen auch die Baureihen 86, 93 und 94[5] der Deutschen Bundesbahn im Notfall zum Einsatz, angemietete B4n-Wagen waren ebenfalls kurzfristig bei der Kleinbahn zu sehen.

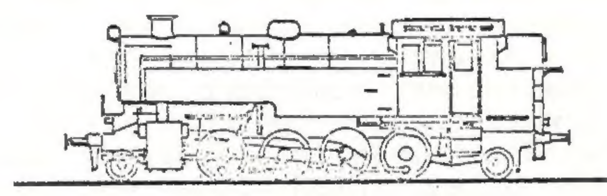
Zu ergänzen ist noch, daß zwei Varianten für den Weiterbau von Königstein aus zur Debatte standen. Zum einen sollte eine Fortführung in Richtung Glashütten mit Königstein als Spitzkehrenbahnhof erfolgen, hierfür lagen bereits amtliche Pläne mit eingezeichneter Trasse vor; zum anderen war an einen Weiterbau in Richtung Kronberg mit Königstein als Durchgangsbahnhof gedacht.

Zukunft:

Die Strecke der Kleinbahn soll eines Tages in das Netz der Frankfurter S-Bahn einbezogen werden. Für den notwendigen Umbau und die Elektrifizierung sind nach derzeitigen vorsichtigen Schätzungen mindestens 20 Millionen DM erforderlich, hierbei ist aber berücksichtigt, daß die Einführung der Kleinbahntrasse in die Strecke Frankfurt-Höchst - Frankfurt-Griesheim besondere Schwierigkeiten mit sich bringt. Es müßten alle Gleise des Bahnhofs F-Höchst gekreuzt werden - eine Unmöglichkeit bei einem S-Bahn-Vekehr. Man denkt daher an eine Verlegung der Trasse ab Niederhofheim und an eine Einführung in die Strecke Frankfurt (M) - Limburg bei F-Zeilsheim. Außerdem soll die große Kurve unterhalb von Königstein durch einen Talübergang ersetzt werden. Doch mit der Verwirklichung dieser Zukunftsprojekte ist erst nach dem 1. Bauabschnitt der S-Bahn, also nicht vor 1980 zurechnen. Jedoch soll schon früher eine Übernahme der Kleinbahn durch die Deutsche Bundesbahn erfolgen.

7 FK

262 FK



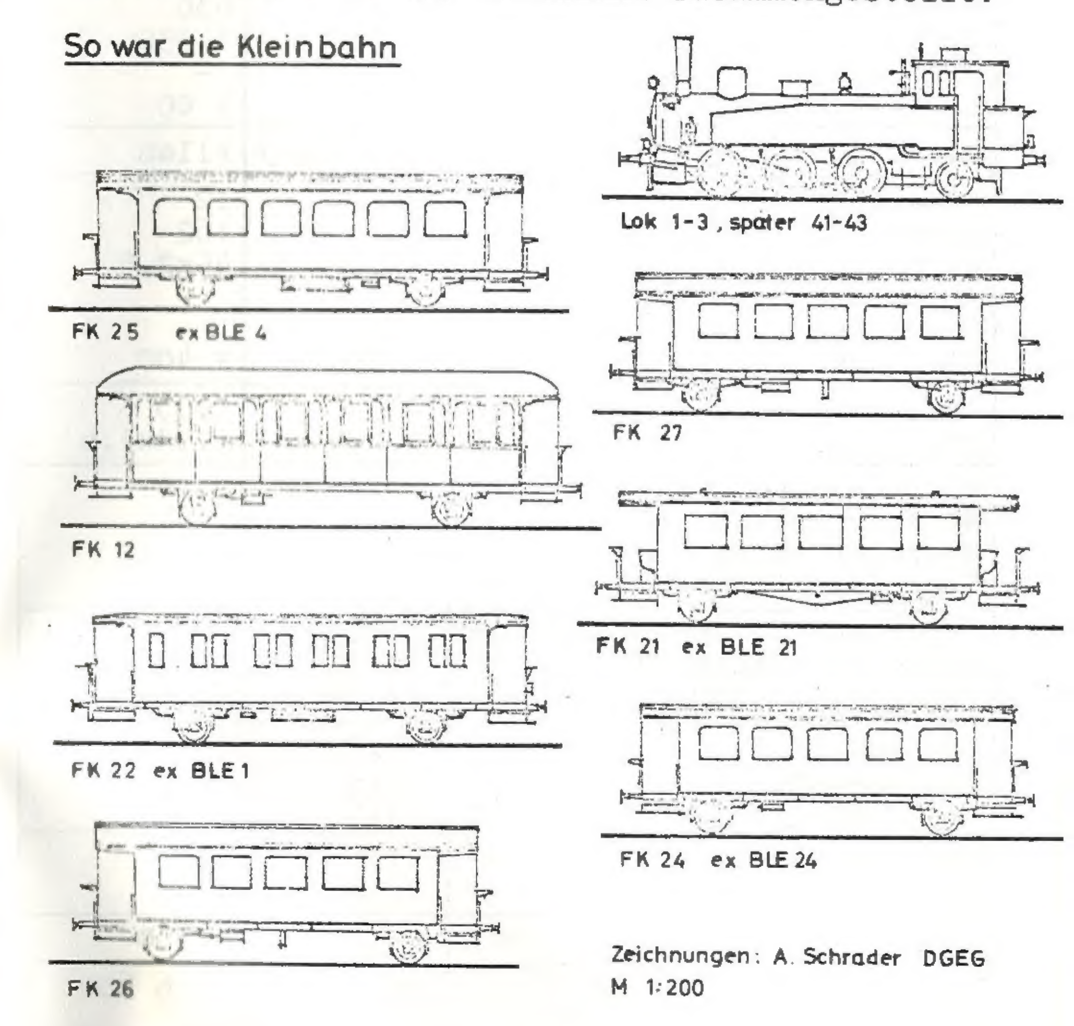
Die Lokomotive unserer Sonderfahrt wurde zu einem Preis von 307 255,60 DM fabrikneu bei der Firma Henschel und Sohn erworben und am 19.5.1954 als Betriebsmummer 7 bei der Kleinbahn Frankfurt (M) - Königstein in Dienst gestellt. Die Umnumerierung in die Nummer 262 erfolgte am 8 10.1956. Die Maschine ist seit der Anlieferung in Königstein beheimatet und hat bis Ende Mai 1969 rund 500 950 km zurückgelegt.

Ausrüstung: Dampfstrahlpumpe, Bauart Friedmann, mit 210 l/min Förderleistung; Henschel-Turbospeisepumpe mit 180 l/min Förderleistung; Spurkranzschmierung nach De Limon-Fluhme, Druckausgleich-Kolbenschieber Bauart Müller.

Bei der Konzeption der Lokomotive legte man sich stark an die bewährte Baureihe 86 für die Deutsche reichsbahn an. Zusammen mit der Lokomotive für die Kleinbahn Frankfurt-Königstein baute Henschel ein genau gleiches Exemplar für die Hersfelder Kreisbahnen. Diese Maschine wurde jedoch schon vor Jahren von der HK abgestellt und ist zuletzt bei Ludwigshafen auf einem Abstellgleis gesehen worden, etwa Ende 1967.

Auf dem nachfolgenden Datenblatt haben wir die wichtigsten Angaben über die erste und letzte Dampflokomotivbaureihe der Kleinbahn zusammengestellt.

So war die Kleinbahn



Zeichnungen: A. Schrader DGEG
M 1:200

Technische Hauptdaten der Lokomotive Nr. 262 und der Gattung T 9^1 der preussischen Staatsbahn

Betriebsnummer, o. Gattung	262	pr. T 9^1 DR 90 001-231
Bauart	1'D1'h2t	C 1'n2t
Hersteller	Henschel	Union u.a.
Baujahr	1954	1893 -1901
Fabriknummer	25 263	--------
Zylinderdurchmesser mm	570	430
Kolbenhub mm	660	630
Treib.u.Kuppelraddurchm. mm	1 400	1 350
Laufraddurchmesser vorn mm	850	-
Laufraddurchm. hinten mm	850	1 00
Bauart der Steuerung	Heusinger	Allan
Kesselüberdruck kp/cm^2	14	12
Anzahl der Heizrohre	158	162
Heizrohrdurchmesser mm	39,5x2,5	45x2,5
Anzahl der Rauchrohre	43	-
Rauchrohrdurchmesser mm	110 x 4	-
Rohrlänge zw.d. Wänden mm	3 550	4 400
Rostfläche m^2	2,72	1,53
Rostlänge x -breite m	1,85x1,47	1,53x1,o
Strahlungsheizfläche m^2	13,13	7,26
Rauchrohrheizfläche m^2	148,6	-
Heizrohrfläche m^2	122,43	100,50
Überhitzerfläche m^2	52,0	-
Achsstand d. Treibachsen mm	5 805	3 700
gesamter Achsstand mm	10 350	6 100
Länge über Puffer mm	13 750	11 320
Leergewicht Mp	70,5	42
Reibungsgewicht Mp	62,4	41,25
Dienstgew. m. Vorräten Mp	91,5	53,25
Wasservorrat m^3	11	5,8
Kohlenvorrat t	4	1,5
V max vorw./rückw. km/h	85/85	60/60
Erster Beschaffungspreis	DM 307255,60	M 56 800